



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 47]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 15, 2002/फाल्गुन 24, 1923

No. 47]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 15, 2002/PHALGUNA 24, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 15 मार्च, 2002

सं. टीएएमपी/94/2001-सीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार सीमा शुल्क द्वारा कंटेनर रोके जाने की अवधि के लिए कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा वसूल किए गए पत्तन किराये में छूट देने के संबंध में मैसर्स सीहॉर्स शिप एजेंसीज प्रा. लि. के अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/94/2001-सीपीटी

मै. सीहॉर्स शिप एजेंसीज प्रा० लि०

..... आवेदक

बनाम

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)

..... प्रत्यर्थी

आदेश

(दिनांक 11 मार्च, 2002 को पारित)

यह मामला सीमा शुल्क द्वारा कंटेनर रोके जाने की अवधि के लिए कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) द्वारा वसूल किए गए पत्तन किराये में छूट देने के संबंध में मै. सीहॉर्स शिप एजेंसीज प्रा० लि० (एसएसएपीएल) के अभ्यावेदन से संबंधित है।

2.1 एसएसएपीएल ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) उसके एक मालिक का कंटेनर 10 जुलाई, 2001 को कोलकाता गोदी पर उतारा गया और उसे 9 अगस्त, 2001 को खाली किया गया। कंटेनर खाली करने के दौरान 12 पैकेज सूची में दर्ज नहीं पाए गए। सीमा शुल्क ने कंटेनर और सूची में दर्ज न किए गए कार्गो को जब्त कर लिया।

- (ii) बाद में एसएसएपीएल द्वारा प्रस्तुत सभी दस्तावेजों और उनके निवेदनों की विस्तृत संवीक्षा करने पर यह पता चला कि 12 कार्टून वास्तव में सूची में दर्ज माल के थे और किसी अन्य कंपनी द्वारा उसी जलयान में आयातित परेषण का हिस्सा थे। अतः अगस्त 2001 को सीमा शुल्क ने रोके जाने की सूचना को रद्द कर दिया।
- (iii) सीमाशुल्क अधिकारियों द्वारा कंटेनर रोके जाने के कारण 9 अगस्त, 2001 से 4 सितंबर, 2001 तक की अवधि के लिए कंटेनर पत्तन किराये में छूट देने के लिए केओपीटी से अनुरोध किया गया परंतु केओपीटी ने दरों के मान में कोई प्रावधान न होने से उनके अनुरोध पर विचार करने से इंकार कर दिया।
- (iv) केओपीटी के पहले की दरों के मान में यह खंड था कि सीमा शुल्क द्वारा कंटेनर/कार्गो रोके जाने की अवधि के लिए कोई किराया वसूल नहीं किया जाएगा।

2.2 इस परिप्रेक्ष्य में एसएसएपीएल ने इस प्राधिकरण से केओपीटी को यह निदेश देने का अनुरोध किया है कि वह 9 अगस्त, 2001 से 4 सितंबर, 2001 तक की अवधि के लिए कंटेनर पत्तन किराया वसूल न करे।

3.1 निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव की प्रति संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं और केओपीटी को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंड्रेस्ट इन कलकत्ता (एसआईसी)

- (i) एसएसएपीएल का कोई दोष न होने पर भी सीमा शुल्क द्वारा कंटेनर रोका गया। केओपीटी द्वारा अपनाई जा रही दीर्घकालिक पद्धति के अनुसार यदि कार्गो/कंटेनर सीमा शुल्क द्वारा विशिष्ट अवधि के लिए रोका जाता है तो कार्गो / कंटेनर पर किराया वसूल नहीं किया जाता। अतः सीमाशुल्क द्वारा कंटेनर रोके जाने की अवधि में एसएसएपीएल से कंटेनर पर कोई पत्तन किराया वसूल नहीं किया जाएगा।

- (ii) यह मामला राशि वापसी का है, पत्तन किराये से छूट का नहीं अतः केओपीटी को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 55 के अधीन राशि वापसी की मंजूरी दी जा सकती है। दरों के मान में संगत प्रावधान का न होना कोई वैध कारण नहीं है। दरों का मान महापत्तन न्यास अधिनियम के अधीन है; और वह अधिनियम पर अभिभावी नहीं हो सकता।

भारतीय जहाजरानी निगम लि० (एससीआई)

- (i) यदि कार्गो / कंटेनर सरकारी स्तर पर रोका जाता है तो किराये में छूट देने के संबंध में हालांकि पिछले पत्तन प्रशुल्क में कोई संदर्भ नहीं है परंतु यह अभ्यावेदन निश्चित रूप से स्वीकार्य है।
- (ii) कंटेनर सीमा शुल्क प्राधिकारियों के विशेष अनुदेश पर रोका गया था और अंततः एसएसएपीएल के विरुद्ध कोई मामला नहीं पाया गया। अतः एजेंटों का कोई दोष न होने पर उनसे माल रोकने की अवधि का किराया वसूल नहीं किया जाएगा।

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)

- (i) महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अनुसार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को दरों का मान और ऐसी स्थितियों का विवरण तैयार करने की शक्ति प्राप्त है जिनके अधीन उस धारा में विनिर्दिष्ट किसी भी सेवा का निष्पादन पत्तन द्वारा या धारा 42 के अधीन प्राधिकृत किसी अन्य व्यक्ति के द्वारा किया जाएगा। पत्तन न्यास बोर्ड को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 53 के अधीन विलंब भाड़े में छूट देने की शक्ति प्राप्त है।
- (ii) कंटेनर को रोके जाने के लिए केओपीटी जिम्मेदार नहीं है अतः एसएसएपीएल की अपील स्वीकार नहीं की जा सकती।

ईस्टर्न इंडिया शिपर्स एसोसिएशन (ईआईएसए)

- (i) कंटेनर रोके जाने की अवधि के लिए पत्तन किराया वसूल नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि सीमा शुल्क द्वारा कंटेनर रोके जाने के लिए शिपिंग एजेंट किसी भी प्रकार के जिम्मेदार नहीं हैं। इसी प्रकार कार्गो पर विलंब भाड़े में भी छूट दी जानी चाहिए।

बंगाल चैम्बर ऑफ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (बीसीसीआई)

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण सीमा शुल्क द्वारा जो कि जाँच के लिए एक दूसरा सरकारी विभाग है, कंटेनर के रोके जाने की अवधि के लिए केओपीटी द्वारा पत्तन किराये की छूट को अधिसूचित कर सकता है।

- (ii) एसएसएपीएल ने कोई गैर कानूनी आयात नहीं करवाया ; और माल का यथोचित लेखा रखा गया था और उसे सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा स्वीकार भी कर लिया गया । अतः केओपीटी की दरों के मान में कोई संगत प्रावधान न होने से, छूट के बारे में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा विचार किया जा सकता है ।

3.2 उपर्युक्त टिप्पणियों की एक-एक प्रति एसएसएपीएल और केओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के लिए भेजी गई।

4.1 इस मामले में 7 जनवरी, 2002 को कोलकाता में संयुक्त सुनवाई की गई । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

मै. सीहॉर्स शिप एजेंसीज प्रा० लि० (एसएसएपीएल)

- (i) पत्तन न्यास ने छूट देने से इंकार कर दिया है ; इसलिए हम महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से निवेदन कर रहे हैं ।
- (ii) यदि पत्तन के पास सीएफएस होता तो हम कार्गो उतार कर कंटेनर को छोड़ सकते थे ।
- (iii) सीमा शुल्क ने कंटेनर को रोका था ; उसके लिए हम भुगतान क्यों करें ?
- (iv) कंटेनर केओपीटी की अभिरक्षा में रखा गया था । उसके निकट के कंटेनर में कुछ चोरी हुई थी । उसका कुछ कार्गो हमारे कंटेनर में रख दिया गया । यह सब कुछ हमने नहीं किया था ।
- (v) सीमा शुल्क द्वारा इसकी जाँच की गई थी, और उन्हें हमें मंजूरी दे दी गई थी । उन्होंने इस बात का पता लगा लिया था कि हमारे कंटेनर को तोड़ कर चोरी का माल उसमें रख देने से हमारे कंटेनर में बिना सूची का अतिरिक्त माल रख दिया गया था ।
- (vi) पत्तन उसी दिन कार्गो खाली करके कंटेनर को हटा सकता था और हमारी बहुत सी राशि की बचत कर सकता था ।
- (vii) हमने जब कंटेनर खाली करना शुरू किया तो हमें अतिरिक्त माल का पता चला ; हमने केओपीटी को सूचित किया, उन्होंने सीमा शुल्क को अधिसूचित किया और सीमा शुल्क ने हस्तक्षेप किया । हम चाहते हैं कि हमें उस अवधि के लिए छूट दी जाए ।
- (viii) हमें ज्ञात है कि सीमा शुल्क ने जाँच की थी । हमने भी उसमें प्रतिभागिता की थी ; परंतु रोके जाने के बारे में हमें कोई सरकारी पत्र नहीं दिया गया, अतः हम अपने मालिकों को इसका यकीन नहीं दिला पाए ।

एसोसिएशन ऑफ शिपिंग इंडस्ट्रिज इन कोलकाता (एसएसआईसी)

- (i) पत्तन को जिस दिन इसकी सूचना मिली उस दिन की समस्या की जानकारी शिप एजेंट को दी जानी चाहिए थी ।
- (ii) सर्वेक्षणकर्ता केवल ताले और सील की स्थिति की रिपोर्ट देता है । वाइक (कैरियर) को बॉक्स उतारने की मंजूरी दिए जाने से पहले उसकी सावधानी पूर्वक जाँच करनी चाहिए ।

कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)

- (i) यह एफसीएल कंटेनर था एलसीएल कंटेनर नहीं ।
- (ii) यह गैर सीपीवाई बर्थ में था । एसएसएपीएल इसे सीपीवाई बर्थ गलत कहता है । गैर सीपीवाई बर्थ पर कार्गो खाली करने का काम एजेंटों द्वारा किया जाता है पत्तन द्वारा नहीं ।
- (iii) एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया के मामले में भी उच्चतम न्यायालय ने सीमा शुल्क द्वारा कंटेनर रोके जाने की अवधि भी पत्तन न्यास द्वारा कार्गो पर विलंब भाड़ा वसूल करने का निर्णय किया था ।
- (iv) शिपिंग लाइनों को कंटेनर सीमा शुल्क क्षेत्र में ले जाना चाहिए था ।
- (v) एजेंट की ओर से कार्गो खाली करने का कोई अनुरोध नहीं किया गया था ।
- (vi) उन्होंने एपसीएल पार्टी का इंतजार किया जिससे विलंब हुआ ।
- (vii) कंटेनर खाली करने के बारे में यार्ड के अधीक्षक को सूचना दी गई थी । वाहक को भी सूचना दे दी गई थी ।

4.2 संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी ने लिखित निवेदन प्रस्तुत किया जिसमें एसएसएपीएल के अभ्यावेदन के बारे में टिप्पणियाँ थीं । मामले के बारे में विस्तार से बताने के साथ-साथ केओपीटी ने पत्तन किराये के वापसी के विरुद्ध निम्नलिखित बातें भी कही हैं :-

- (i) कंटेनर खाली करने की व्यवस्था करने की जिम्मेदारी कंटेनर एजेंट की है और केओपीटी ने कभी भी एजेंट को कंटेनर खाली करने के लिए इंकार /मना नहीं किया ।
- (ii) कंटेनर ने पत्तन परिसर के भीतर प्रत्यक्ष रूप से भंडारण स्थान घेरा था , और इसीलिए भंडारण प्रभारों की वसूली की जानी है ।
- (iii) यदि कंटेनर को गलत रोका गया था तो एजेंट उसकी भरपाई चूककर्ता सरकारी एजेंसी से कर सकते हैं । केओपीटी को उसके द्वारा दी गई सेवाओं के लिए कानूनी प्रभार देने से इंकार नहीं किया जा सकता ।
- (iv) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अपने 30 अक्टूबर, 2001 के पत्र सं० टीएमपी/86/99-विधिघ द्वारा एपसीएल कंटेनर पर भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए दो माह की समय सीमा निर्धारित करने के अपने आदेश में इस बारे में स्पष्टीकरण जारी किया है :-

“चूंकि पत्तन का ऐसे कंटेनर पर कोई नियंत्रण नहीं रहता और वह कंटेनर खाली कराने की व्यवस्था नहीं कर सकता क्योंकि सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर के साथ कार्गो भी पकड़/जब्त कर लिया जाता है । परंतु ऐसे मामलों में भंडारण प्रभार उस दिन से लागू नहीं होंगे जिस दिन से सीमा शुल्क प्राधिकारियों ने कार्गो छोड़ने का आदेश दिया । अतः पत्तन न्यास द्वारा शिपिंग लाइन/परेषिटी से अपेक्षा की जा सकती है कि वह

911-61/02-2

जब किए गए कंटेनर को उसके परिसर से हटाकर सीमा शुल्क क्षेत्र में ले जाए जिससे उसका स्थान अनावश्यक रूप से घिरा न रहे।'

- (v) निम्नलिखित नोट को संशोधित दरों के मान में 4 अप्रैल से शामिल किए जाने के लिए अनुमोदित कर दिया गया है :-

'यदि कंटेनर सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा / जब किया जाता है और उसे 75 दिनों की विहित समय सीमा के भीतर खाली न किया जा सकता हो तो भंडारण प्रभार उस दिन से लागू नहीं होंगे जिस दिन सीमा शुल्क ने कार्गो छोड़ने का आदेश दिया हो बशर्त शिपिंग लाइन आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करे और परिवहन तथा कंटेनर खाली करने की लागत वहन करे। अन्यथा शिपिंग लाइन/परेषिती को पकड़ा गया/जब किया गया कंटेनर का पत्तन परिसरों से सीमा शुल्क क्षेत्र में ले जाना चाहिए और ऐसी स्थिति में कंटेनर को इस प्रकार हटाए जाने के दिन से भंडारण प्रभार लागू नहीं होंगे।'

- (vi) माननीय उच्चतम न्यायालय ने अंतरराष्ट्रीय विमान पत्तन प्राधिकरण बनाम मैसर्स ग्रांड स्लेम इंटरनेशनल [1996 (1), स्कैल 859 : 1996 एआईआर एससीई 1802 : पृ0 1928] के मामले में निम्नलिखित आदेश पारित किए :-

'कानून के अधीन निर्मित प्राधिकरण को भले ही वह सीमा शुल्क अधिनियम, 1961 के प्रावधान के कारण आयातित माल का अभिस्वक हो, अपनी अभिस्वा में आयातित माल के लिए विलंब भाड़ा वसूल करने और उसके लिए आयातकर्ता या परेषिती को उस अवधि के लिए भी जिम्मेदार ठहराने का हक होगा जिस अवधि में वह सीमा शुल्क प्राधिकारियों या ऐसे अन्य प्राधिकारियों की ओर से गलती होने पर जो ऐसी गलती के लिए कंटेनर रोकने का प्रमाण पत्र जारी कर सकते हैं, सीमा शुल्क क्षेत्र से माल की निकासी करने में असमर्थ रहा हो।'

अतः पत्तन न्यास के लिए किसी भी माल पर ऐसा विलंब भाड़ा वसूल करना विधिसम्मत और तर्कसंगत होगा जो सीमा शुल्क प्राधिकारियों या ऐसे अन्य प्राधिकारियों के गलती के कारण उद्भूत हुआ हो जो कंटेनर रोकने का प्रमाण पत्र जारी कर सकते हैं।

5. इस मामले की कार्यवाही के दौरान संग्रहीत समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों को ध्यान में रखकर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) एसएसएपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दे पर कार्यवाही करने से पहले केओपीटी द्वारा इस प्राधिकरण को प्राप्त सांविधिक शक्ति और महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन पत्तन न्यास बोर्ड में निहित शक्ति के बारे में दिए गए विवरण पर कार्यवाही करना अनिवार्य हो जाता है। केओपीटी द्वारा दिए गए विवरण में यह सुझाव निहित है कि यह प्राधिकरण उपर्युक्त मामले जैसे मामलों में हस्तक्षेप नहीं कर सकता और ऐसे मामले महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 द्वारा प्रदत्त शक्तियों के अधीन केओपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा निर्णय लिए जाने के लिए छोड़ दिए जाने चाहिए। यह बात स्वीकार करनी होगी कि जो महापत्तन इस प्राधिकरण की अधिकारिता में आते हैं उनमें प्रशुल्क निर्धारण के लिए निम्नलिखित तीन माध्यम अपनाए जा सकते हैं :-

- (क) महापत्तन न्यासों / प्राइवेट टर्मिनल प्रचालकों से दरों के मान में संशोधन का प्रस्ताव।
(ख) पत्तन प्रयोक्ताओं से / पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं से अभ्यावेदन; और

(ग) इस प्राधिकरण द्वारा स्वप्रेरणा से कार्यवाई ।

सरकार ने पहले ही यह परामर्श दिया है कि यह प्राधिकरण महापत्तन न्यासों / प्राइवेट टर्मिनलों की दरों के मान को पूर्व प्रभाव से निर्धारित कर सकती है बशर्त इस प्रकार का अनुमोदन अनिवार्य हो । ऐसी स्थिति में यह प्राधिकरण केओपीटी की दरों के मान में पूर्व प्रभाव से बदलाव कर सकता है बशर्त ऐसा करने की परिस्थितियाँ बन जाएँ । यहाँ यह उल्लेख करना अप्रासंगिक नहीं होगा कि पत्तन शुल्क की मौजूदा प्रशुल्क को लागू करने से संबंधित शिकायतों और दरों के मान में विशेष शर्त न होने के कारण होने वाली मुश्किल से संबंधित शिकायतों को पत्तन न्यासों द्वारा अपनी मर्जी से कोई भी निर्णय लिए जाने के लिए नहीं छोड़ा जा सकता जबकि निष्पक्ष तीसरी पार्टी और सांविधिक नियामक हो ।

(ii) एसआईसी ने तर्क दिया है कि इस मामले पर महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 55 के प्रावधानों के अधीन कार्यवाही करना आवश्यक है । महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 65 पत्तन न्यास द्वारा वसूल किए गए अतिरिक्त प्रभारों की वापसी से संबंधित है । चूंकि केओपीटी ने कहा है कि इस मामले में वसूल किए गए प्रभार उसकी दरों के मान में उपलब्ध प्रावधानों पर आधारित हैं । अतः तदनुसूची सेवाओं के लिए दरों के मान में निर्धारित दरों एवं शर्तों पर आधारित प्रभारों की वसूली को अतिरिक्त प्रभार नहीं कहा जा सकता ।

(iii) चेन्नई वर्कशॉप (फरवरी 1998) में अपनाया गया एक मार्गदर्शी सिद्धांत यह है कि पत्तनों के कारण हुए विलंब के लिए प्रयोक्ताओं को जिम्मेदार न माना जाए । विभिन्न पत्तनों की दरों के मान में कई शर्तों के निर्धारण / संशोधन में इसी सिद्धांत को अपनाया गया है । इस मामले में सर्वसम्मति यही है कि विलंब सीमा शुल्क प्राधिकारियों के कारण हुआ । चूंकि केओपीटी से राहत की मांग की गई है अतः यह जाँच करनी आवश्यक हो जाती है कि क्या विलंब केओपीटी की किसी गलती के कारण हुआ । संभवतः केवल यह राग अलापने से कि विलंब के लिए प्रयोक्ता जिम्मेदार नहीं है कोई प्रयोजन पूरा नहीं हो सकता । इस संबंध में निम्नलिखित तथ्य विचारणीय है :-

(क) कंटेनर सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा रोका गया था पत्तन द्वारा नहीं ।

(ख) एसएसएपीएल ने चूंकि कंटेनर की सामग्री से छेड़छाड़ करने का आरोप लगाया है अतः यह पता लगाना प्रासंगिक होगा कि क्या केओपीटी उस समय कंटेनर का अभिखत था । उपलब्ध रिकार्ड से इस बात का कोई प्रमाण नहीं मिलता कि कंटेनर के केओपीटी की अभिखता में रहने के दौरान छेड़छाड़ हुई । अभी तक यही उल्लेख किया गया कि कंटेनर को खाली करने के दौरान ही छेड़छाड़ का पता चला ।

(ग) उपर्युक्त कंटेनर एससीएल कंटेनर था । जैसा कि केओपीटी ने कहा है कि यह कंटेनर सीमा शुल्क क्षेत्र में ले जाया जा सकता था । यह दर्शाने का कोई प्रमाण नहीं है कि पत्तन ने कंटेनर को अपने परिसर में रहने के लिए बाध्य किया था ।

(घ) एसएसएपीएल ने तर्क दिया है कि पत्तन को कंटेनर के आते ही उसे खाली कर देना चाहिए था । केओपीटी ने उसका यह प्रत्युत्तर दिया है कि उसने कंटेनर खाली करने की अनुमति देने से कभी इंकार नहीं किया । पत्तन न्यास से प्रयोक्ता द्वारा अपेक्षित विभिन्न सेवाएं प्रदान करने की अपेक्षा करना तर्क संगत नहीं है । यह प्रयोक्ता का काम है कि वह पत्तन न्यास से अपेक्षित सेवाएं प्रदान करने की मांग करे । इस मामले में कंटेनर खाली करने के लिए यह मांग और भी महत्वपूर्ण हो जाती है क्योंकि उपर्युक्त

कंटेनर एफसीएल कंटेनर था जिसे पत्तन परिसर में अनिवार्य रूप से खाली करना संभव नहीं था और यह गैर सीपीवाई बर्थ में लगाया गया था जिसका अर्थ है कि कंटेनर हर हाल में एजेंट द्वारा खाली किया जाना था पत्तन द्वारा नहीं।

उपर्युक्त से यह युक्तियुक्त निर्णय नहीं किया जा सकता कि पत्तन द्वारा विलंब कंटेनर के रोके जाने के कारण ही नहीं हुआ बल्कि उसे खाली करने से संबद्ध सेवाओं के कारण भी हुआ।

- (iv) बीसीसीआई ने सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर रोके जाने की अवधि के लिए केओपीटी द्वारा वसूल किए गए पत्तन किराये से छूट के लिए यह तर्क दिया है कि सरकार का ही एक दूसरा विभाग विलंब के लिए जिम्मेदार है। भले ही केओपीटी और सीमा शुल्क उसी सरकार के अंग दिखाई देते हों लेकिन इस तथ्य को नज़र अंदाज करने का कोई औचित्य नहीं है कि वे पृथक् कानूनी एवं वित्तीय संस्थाएं हैं। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन न्यास स्व वित्त संगठन है और यह सरकार के अन्य अंगों की भूल-चूक के लिए जिम्मेदार नहीं हो सकता। केओपीटी ने जैसा कि तर्क दिया है कि उपर्युक्त कंटेनर रोके जाने की अवधि में पत्तन परिसर के भीतर राजस्व अर्जन का स्थान घेरे रहा। ऐसी स्थिति में केओपीटी का उस अवधि के लिए भंडारण प्रभारों की मांग करना उचित ही है।
- (v) केओपीटी ने अन्य सांविधिक एजेंसियों द्वारा कंटेनर / कार्गो रोके जाने की अवधि में भी भंडारण प्रभार वसूल करने की अपनी कार्यवाही को उचित सिद्ध करने के लिए इंटरनेशनल एयरपोर्ट्स अथॉरिटी ऑफ इंडिया से संबंधित मामले में उच्चतम न्यायालय द्वारा पारित आदेश को उद्धृत किया है। जैसा कि पहले कहा गया है, उच्चतम न्यायालय के निर्णय को ध्यान में रखे बिना इस प्राधिकरण द्वारा अपनाया गया सिद्धांत यह है कि पत्तन द्वारा किए गए विलंब के लिए प्रयोक्ता जिम्मेदार नहीं हैं। इस मामले में केवल यह तर्क दिया गया है कि विलंब प्रयोक्ता की गलती से नहीं हुआ; परंतु यह प्रमाणित किया गया है कि यह पत्तन की गलती से हुआ। ऐसी स्थिति में सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर को रोके जाने की अवधि के लिए केओपीटी द्वारा वसूल किए गए भंडारण प्रभारों की वापसी किए जाने का एसएसएपीएल के अनुरोध का कोई महत्व नहीं है।
- (vi) इस मामले में पूर्णतया स्पष्ट हुई स्थिति को देखते हुए यह आवश्यक नहीं है कि केओपीटी अन्य एजेंसियों द्वारा जिस अवधि में कंटेनर रोके जाएं उस अवधि के लिए भंडारण प्रभारों के भुगतान में राहत देने के बारे में शर्त को शामिल करने के लिए दशों के मान में संशोधन करे।

6. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त तर्कों तथा सामूहिक विचार - विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा कंटेनर रोके जाने की अवधि के लिए केओपीटी द्वारा वसूल किए गए पत्तन किराये की वापसी के बारे में मैसर्स सीहॉर्स शिप एजेंसीज प्रा० लि० के अभ्यावेदन को अस्वीकार करता है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/143/III/IV-2002]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 15th March, 2002

No. TAMP/94/2001-CPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation made by M/s. Seahorse Ship Agencies Pvt. Limited for waiver of ground rent levied by the Kolkata Port Trust for the period of detention of its containers by the Customs as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/94/2001-CPT

M/s. Seahorse Ship Agencies Pvt. Limited	- - -	Applicant
	Vs	
The Kolkata Port Trust (KoPT)	- - -	Respondent

ORDER

(Passed on this 11th day of March 2002)

This case relates to a representation made by M/s. Seahorse Ship Agencies Pvt. Ltd. (SSAPL) for waiver of ground rent levied by the Kolkata Port Trust (KoPT) for the period of detention of their containers by the Customs.

2.1. The SSAPL has made the following points in its representation:

- (i). A container belonging to one of its principals landed at the Kolkata Docks on 10 July 2001 and was destuffed on 9 August 2001. During the course of destuffing 12 packages were found to be unmanifested. The customs authorities seized the container and the unmanifested cargo.
- (ii). Subsequently, on a detailed scrutiny of all the documents and submissions made by the SSAPL, it was found that the 12 cartons were actually manifested goods and part of a consignment imported by some other company in the same vessel. The detention notice was, therefore, withdrawn by the Customs on 30 August 2001.
- (iii). The KoPT was requested to waive the container ground rent charges for the period from 9 August 2001 to 4 September 2001 in view of the Customs' official detention; but, the KoPT has refused to consider its request in the absence of any provision in the Scale of Rates (SOR).
- (iv). The previous SOR of the KoPT contained a clause that no detention/rent shall be charged for the period the container/cargo are officially detained by the Customs.

2.2. In this backdrop, the SSAPL has requested this Authority to direct the KoPT not to charge the container ground rent for the period from 9 August 2001 to 4 September 2001.

3.1. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the proposal was sent to concerned representative bodies of port users and the KoPT for comments. The comments received are summarised below:

The Association of Shipping Interest in Calcutta (ASIC)

- (i). The container was detained by the Customs for no fault of the SSAPL. As per the long established practice followed by the KoPT, rent on cargo/container is not charged if the cargo/container is detained by the Customs for a specified period. Therefore, no ground rent on the container shall be realised from the SSAPL for the period of Custom detention.
- (ii). This being a matter of 'refund' and not of 'waiver' of ground rent, the KoPT could have granted refund under section 55 of the MPT Act 1963. The

911 21/02-3

absence of relevant provisions in the SOR is not a valid reason. The SOR is subordinate to the MPT Act; and, cannot over-rule the Act.

The Shipping Corporation of India Limited (SCI)

- (i). Although no reference about the clause relating to waiver of rent if the cargo/container is officially detained was found in the earlier port tariff, there is a definite merit in the representation made.
- (ii). The detention of the container was made on the specific instructions of the Customs authorities; and, ultimately no case was found against the SSAPL. The agents shall not therefore, be made to pay the detention charges for no fault of theirs.

The Kolkata Port Trust (KOPT)

- (i). As per Section 48 of the MPT Act 1963, the TAMP is empowered to frame a Scale of Rates and Statement of Conditions under which any of the service specified in that section shall be performed by the port or any other person authorised under Section 42. The Port Trust's Board is empowered to waive the demurrage charges under Section 53 of the MPT Act 1963.
- (ii). Since the KOPT is not responsible for the detention, there is no merit in the appeal of the SSAPL.

The Eastern India Shippers Association (EISA)

- (i). No ground rent shall be levied for the period of detention as the shipping agents are in no way responsible for detention of the containers by Customs. Similarly, demurrage on the cargo shall also be waived.

The Bengal Chamber of Commerce and Industry (BCCI)

- (i). The TAMP may notify waiver of ground rent by the KOPT for the period of detention of container by the Customs, which is another department of the Government for investigation.
- (ii). The SSAPL did not cause any illegal import; and, the goods were properly accounted for and accepted by the Custom authorities. Hence, in the absence of a relevant notified provision in the SOR of the KOPT, waiver may be considered by the TAMP.

3.2. A copy each of the above comments was sent to the SSAPL and the KOPT as feedback information.

4.1. A joint hearing in this case was held on 7 January 2002 in Kolkata. At the joint hearing, the following submissions were made:

M/s. Seahorse Ship Agencies Private Limited (SSAPL)

- (i). The Port Trust has refused to waive; therefore, we have come to the TAMP.
- (ii). If the Port Trust had a CFS we could have off-loaded the cargo and released the container.
- (iii). The Customs had detained; why should we pay?
- (iv). The container was kept in the custody of the KOPT. There was some pilferage in an adjacent container. Some cargo of that was put into our container. All this was not our doing.

- (v). An enquiry was made by the Customs, and they had cleared us. They found pilferage; breaking open of our container; and, dumping of unmanifested excess cargo into our container.
- (vi). The Port could have destuffed the cargo on day one and released the cargo; a lot of money would have been saved for us.
- (vii). We started destuffing; the excess was detected; we informed the KOPT, they notified customs; and, the customs intervened. We want the period from then to be covered by waiver/exemption.
- (viii). We knew about the enquiry conducted by the Customs. We even participated; but, no official letter was given about the detention, so we could not convince our principals.

The Association of Shipping Interests in Kolkata (ASIG)

- (i). The port should have brought to the notice of the ship agent, the problem on day one, when it was noticed.
- (ii). The surveyor only reports on condition of lock and seal. The carrier must have carefully looked into it before clearing the box for landing.

Kolkata Port Trust (KOPT)

- (i). This was an FCL and not an LCL container.
- (ii). It was at a non-CPY berth. The SSAPL wrongly refers to CPY berth. The destuffing at the non-CPY berth is done by the agents, and not by the port.
- (iii). The Supreme court judgment in the Airports Authority of India case has also upheld the levy of demurrage on cargo by the port trust even during the period of detention by the Customs.
- (v). Lines should have moved the container to the Custom bonded area.
- (vi). There was no request from the agent for destuffing.
- (vii). They waited for the FCL party. That was the delay.
- (viii). The yard superintendent was informed about destuffing. The carrier was also informed.

4.2. At the joint hearing, the KOPT filed a written submission containing its comments on the representation of the SSAPL. In addition to detailing the history of the case, the following points have been made by the KOPT against refund of the ground rent:-

- (i). The container agent is responsible for making arrangements for destuffing; and, at no point of time the KOPT has refused/denied the agent to destuff the container.
- (ii). The container physically occupied the storage space inside the port premises; and hence, the storage charges are recoverable.
- (iii). If the container was wrongfully detained, the agents can recover the same from the erring government agency. The KOPT cannot be denied of the legitimate charges for its services.

911-21102-4

- (iv). The TAMP has issued a clarification in this regard vide letter No. TAMP/88/88-Misc. dated 30 October 2001 on its Order prescribing the time limit of two months for levy of storage charges on FCL container:

"Since the Port has no control over such container and cannot make arrangement for destuffing as the cargo along with the container is seized / confiscated by the Customs authorities. In such cases, however, the storage charges will cease to apply from the date the Customs Authorities ordered release of the cargo. So, seized / confiscated container can be required (by the Port Trust) to be removed (by the line/Consignee) from its premises to the Customs Bonded Area so that its space is not unnecessarily occupied."

- (v). The following note in the revised SOR has been approved for insertion with effect from 4 April 2001:

"Where the container is seized/confiscated by the Customs Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the Storage Charges will cease to apply from the date the Customs order release of the cargo subject to the Line observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated container should be removed by the Line / Consignee from the port premises to the Customs Bonded Area and in that case the Storage Charges shall cease to apply from the date of such removal."

- (vi). The Hon'ble Supreme Court has passed the following orders in the case of the International Airport Authority Vs. M/s. Grand Slam International [1995 (I), Scale 859: 1995 AIR SCE 1802; p-1928]:

"An Authority created under a statute even if it is the custodian of the imported goods because of the provision of Customs Act 1961, would be entitled to charge demurrages for the imported goods in its custody and make the importer or consignee liable for the same even for period during which he/it was unable to clear the goods from the Customs Area due to fault on the part of the Customs Authorities or of other authorities who might have issued Detention Certificate owing such fault."

It is, therefore, lawful and reasonable for a port trust to charge demurrage on any goods, which has arisen due to the fault of Customs or other authorities who might have issued the detention certificate.

5. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and bearing in mind the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:-

- (i). Before proceeding with the issue agitated by the SSAPL, it becomes necessary to deal with the statement made by the KOPT about the statutory power available to this Authority and the power vested with the Port Trust Board under Section 53 of the MPT Act. Implied in the statement made by the KOPT is a suggestion that this Authority cannot intervene in cases like the one in reference and such matters should be left to be decided by the Board of Trustees of the KOPT under the powers conferred on it by Section 53 of the MPT Act. It has to be recognised that setting tariffs at the major ports, which falls under the competence of this Authority, can take the following three routes:

- (a). A proposal from the major ports trusts / private terminal operators for modification of the Scale of Rates

- (b). A representation from users / representative bodies of port users; and
- (c). *Suo motu* action by this Authority.

The Government has already advised that this Authority can prescribe Scale of Rates of the major ports trusts / private terminals with retrospective effect, if such an approval becomes essential. That being so, this Authority can alter the Scale of Rates of the KOPT with retrospective effect, if some exceptional circumstances to do so emerge. It may also be relevant here to mention that grievances relating to port tariff which may relate to application of the existing tariffs as well as hardship caused due to absence of a specific conditionality in the Scale of Rates, cannot be left to be decided by the port trusts at their will when a neutral, third party and statutory regulator is in position.

- (ii). The ASIC has argued that the instant case needs to be dealt with under the provisions of Section 55 of the MPT Act. Section 55 of the MPT Act deals with refund of over-charges levied by a port trust. As pointed out by the KOPT, the charges realised in the instant case were based on the provisions available in its Scale of Rates. Levy of charges based on rates and conditionalities prescribed in the Scale of Rates for the corresponding services rendered cannot be termed as an over-charge.
- (iii). One of the guidelines adopted at the Chennai Workshop (February 1998) is about users not being made responsible for delays caused by the ports. This principle has been followed in prescribing / amending many of the conditionalities in the Scale of Rates of different ports. In this case, admittedly, the delay was caused by the Customs. Since a relief has been sought from the KOPT, it becomes necessary to examine whether the delay was due to any fault of the KOPT. It may perhaps not serve any useful purpose to harp only on the pleadings that the user is not responsible for the delay caused.

In this regard, the following points deserve consideration:

- (a). The container was detained by the Customs and not by the port.
- (b). Since the SSAPL has alleged tampering with the contents of the container, it may be relevant to see if the KOPT was the custodian of the container at the critical time. There is no proof available on record to say that the tampering happened when the container was in the custody of the KOPT. All that has been mentioned is that the tampering was noticed at the time of destuffing.
- (c). The container in question was an FCL container. As pointed out by the KOPT, this container could have been moved to the Customs bonded area. There is nothing to show that the Port had compelled the container to remain within its premises.
- (d). The SSAPL has argued that the port should have destuffed the container immediately on landing. The KOPT has responded that it had never denied permission for destuffing of the container. It is unreasonable to expect a port trust to presume the various services required by a user. It is for the user to requisition different services required by him from the port trusts. In the instant case, this requisition assumes more significance for destuffing since the container in reference was an FCL container which might not necessarily be destuffed in the port premises; and, it had landed at a non-CPY berth which meant that destuffing, in any case, was to be done by an agent and not by the port.

From the above, it cannot be reasonably concluded that the delay was caused by the port not only in respect of the detention of the container, but also on the associated services involved with destuffing it.

- (iv). The BCCI has argued for waiver of ground rent levied by the KOPT for the period of detention of the container by the Customs on the ground that another department of the Government caused the delay. Even if the KOPT and the Customs are seen to be instrumentalities of the same Government, there is no justification for ignoring the fact that they are separate legal and financial entities. It is noteworthy that a port trust is a self-financing organisation and it cannot stand responsible for acts of commission / omission of other arms of the Government. As has been argued by the KOPT, the container in reference continued to occupy revenue earning space inside the port premises during the period of its detention. That being so, the KOPT is justified in demanding storage charges for that period.
- (v). The KOPT has cited an order passed by the Supreme Court in a case relating to the International Airports Authority of India to justify its action to levy storage charges even during the period of detention of container / cargo by other statutory agencies. Irrespective of the Supreme Court decision, as has already been pointed out, the principle followed by this Authority is that users are not to be responsible for delays caused by the port. In this case, it has only been argued that the delay was caused not due to the fault of the user; but, it is not established that it was due to the fault of the port. That being so, there is no merit in the request of the SSAPL for refund of storage charges levied by the KOPT for the period of detention of its container by the customs.
- (vi). In view of the position clearly emerging in this case, it is not necessary to modify the Scale of Rates of the KOPT to include a conditionality about allowing relief in payment of storage charges for the period during which containers are detained by other agencies.

6. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the representation of M/s. Seahorse Ship Agencies Pvt. Ltd. for refund of the ground rent levied by the KOPT for the period of detention of their containers by the Customs.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT/143/III/TV-2002]